

¿Una red de apoyo a los submarinos alemanes en Canarias? Rumores y certidumbres a partir del caso *Pamir*

A support network for German submarines in the Canary Islands? Rumours and certainties from the Pamir case

Daniel Macías Fernández*
Universidad de Cantabria
<https://orcid.org/0000-0001-7202-2653>
daniel.macias@unican.es

José María Liaño Cuquerella
Armada española (Fuerzas Armadas)
<https://orcid.org/0009-0007-7020-7153>
jmliacu@gmail.com

Recibido: 25/03/2024; Revisado: 05/11/2024; Aceptado: 28/11/2024

Resumen

El artículo estudia el caso del velero alemán *Pamir*, refugiado en las costas canarias en el contexto de la Primera Guerra Mundial, con relación al posible apoyo proporcionado a submarinos alemanes que operaban en la zona. El análisis de este caso particular nos permite analizar al mismo tiempo la situación de neutralidad española en la Gran Guerra, incidiendo en el impacto que la guerra subacuática germana tuvo para los gobiernos de Madrid. La revisión de la prensa canaria del periodo y el análisis de documentación diplomática de archivo han sido las fuentes primarias utilizadas para este trabajo y ayudan a dibujar la importancia de Canarias para las potencias beligerantes y el interés isleño por el transcurrir bélico.

Palabras clave: Gran Guerra, Submarinos, Neutralidad, España, Canarias.

Abstract

The article studies the case of the German sailing ship *Pamir*, which took refuge off the Canary Islands coast in the context of the First World War, in relation to the possible support provided to German submarines operating in the area. The analysis of this case allows us to analyse at the same time the Spanish neutrality during the Great War, with an emphasis on the impact that the German submarine war had on the governments in Madrid. The review of the Canarian press of the period and the

*Autor de correspondencia / *Corresponding author.*

analysis of archival diplomatic documentation were the primary sources used for this work, and they help to draw the Canary Islands' importance for the belligerent powers and the islanders' interest in the war.

Keywords: Great War, Submarines, Neutrality, Spain, Canaries.

1. INTRODUCCIÓN

La historiografía nacional en el campo de la historia militar contemporánea se ha centrado principalmente en los conflictos en los que España estuvo implicada directamente (guerras coloniales, guerras civiles, etc.). Sin embargo, al no estar involucrada *de iure* en la Gran Guerra (1914-1918) el mundo académico en nuestro país ha prestado tradicionalmente una atención limitada al papel de España en la primera gran conflagración mundial. La mayor parte de las investigaciones han tenido como objeto de estudio la neutralidad española en la guerra, aunque en la última década, con motivo de su centenario, se aprecia una mayor variedad de enfoques y temáticas que ha permitido abordar nuevas investigaciones (ESCOLIES, 2014). Ello no implica que no hubiese destacadas aportaciones a la cuestión canaria en la Gran Guerra que, atendiendo al tema concreto de estudio llevan ineludiblemente a citar la obra de Ponce, manejada en las siguientes páginas.

La I Guerra Mundial ha pasado a la historia como un conflicto terrestre, incluso de manera metonímica con la famosa sentencia de la 'guerra de trincheras', y si bien es cierto que lo fue, no se puede despreciar el profundo impacto que la guerra naval tuvo en su desarrollo. La famosa batalla marítima de Jutlandia (1916) entre la *Kaiserliche Marine* y la *Royal Navy* llevó al *Admiralstab* alemán a considerar a los submarinos como un recurso bélico de primer orden (HALPERN, 1994). Del estudio de las tácticas empleadas por los sumergibles alemanes en este conflicto se derivarían las más importantes campañas navales de la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, la efectividad de los sumergibles alemanes en la Gran Guerra no hubiera sido tal de no contar con un vital servicio de aprovisionamiento en países neutrales, especialmente relevante en el caso español. Si bien son crecientes los estudios que tratan cómo la guerra submarina afectó a la España neutral, escasos son los que analizan qué efectos tuvo la neutralidad española en la guerra submarina. En este sentido, el presente texto pretende mostrar el contexto general donde se insertó un caso particular: el velero *Pamir*, refugiado en las costas canarias y que, probablemente, ayudó en la logística submarina alemana. Este es un asunto abordado en obras más extensas, especialmente por Ponce (2006a). En cualquier caso, el tratamiento individualizado del *Pamir* en base a una amplia consulta bibliográfica sobre la cuestión y la búsqueda de información periodística –y archivística– son las principales aportaciones del presente texto. Se trata de mostrar al lector las sospechas existentes sobre la red de apoyo a submarinos y establecer ciertas hipótesis en base a las mismas. Al mismo tiempo, se ahonda en la presencia en la prensa del *Pamir*, su tripulación y los submarinos circundantes.

En el fondo de la investigación, se encuentra el interrogante siguiente: ¿España

pudo ser más celosa de su neutralidad? Al mismo tiempo, se manejan cuestiones historiográficas recurrentes como la división social entre sectores partidarios de la Entente y defensores de los Aliados. También la importancia de Canarias para las potencias beligerantes y el interés de los isleños por el conflicto mundial, en base a su especial –única– situación. Ante estas cuestiones planteadas, se recurrirá a la consulta bibliográfica, hemerográfico y de archivo, circunscrita en estos últimos puntos a España, en consonancia con los propios objetivos del trabajo.

2. LA NEUTRALIDAD ESPAÑOLA

El 7 de agosto de 1914, durante la presidencia del gobierno de Eduardo Dato, el rey Alfonso XIII ordenaba a todos sus súbditos «la más estricta neutralidad».¹ Esta neutralidad oficial, que se mantuvo durante toda la guerra, fue entendida por muchos como una elección obligada. Se debía a la situación general de España y, en particular, al estado de su ejército y armada (CARDONA, 1983 y 2005). Las arcas públicas y la propia supervivencia del régimen, más allá de barcos y cañones, indicaban la pertinencia de no implicarse en una guerra internacional (PONCE, 2008). Ello sin mencionar el general antimilitarismo -y antibelicismo- existente en la sociedad española. Lo injusto del sistema militar -discriminación clasista- y el cercano e indeleble recuerdo de las guerras de ultramar (1895-1898) y las operaciones norteafricanas (Barranco del Lobo, 1909) estaban detrás de la animadversión popular a lo castrense (NÚÑEZ, 1990; PUELL, 1995 y 2005). Las ciudades eran focos de conflictividad social y una guerra, acompañada de una leva masiva, hubiese generado una potencial situación explosiva para la estabilidad del régimen (GARCÍA SANZ, 2014).

El clima intelectual era pesimista y se tenía una sensación de estancamiento y de atraso con respecto a las demás potencias europeas. Las cifras macroeconómicas, que situaban a España a la cola de todas aquellas naciones con las que se midió en el pasado, tampoco ayudaban (FLÓREZ, 1998). Los militares, aquellos que deberían haber encabezado una posible guerra, tampoco estaban pasado por su mejor momento (JENSEN, 1995; POLA, 2003; HERRERO, 2017).

La neutralidad española no fue una sorpresa para los contendientes. Ya se han mencionado las guerras ultramarinas que desembocaron en la Guerra Hispanoamericana (1898), que culminó en el Desastre del 98. A partir de este momento, los intereses coloniales de Madrid se redujeron al norte de África, Gibraltar para los más osados, y algunas piezas sueltas del continente meridional (MORALES, 1986).

Cuando estalló la Gran Guerra, era comúnmente aceptado en el continente europeo que España no tenía la capacidad económica ni el poderío militar apropiado para implicarse. No fue, por tanto, una neutralidad fruto de una decisión consciente sino de una «neutralidad impotente» (PEREIRA, 2015). España carecía de los medios necesarios para hacer frente al conflicto, con apenas un

¹ *Gaceta de Madrid*, 219, 07-08-1914.

cuarto de millón de efectivos (HERRERO y PUELL, 2021). Ha de tenerse en cuenta, además, que la España de 1914 estaba implicada en la *pacificación* del Protectorado de Marruecos. Desde 1909 se habían sucedido tres campañas militares contra cabilas norteafricanas, con el consiguiente desgaste en hombres y recursos para un país, España, que en esta época padecía graves problemas estructurales. Además, los gobiernos no podían quedarse sin fuerzas militares en la Península puesto que ejercían las veces de fuerzas policiales, estabilizadoras del sistema político. Las amenazas cantonales (republicanas) y carlistas seguían muy vigentes (MACÍAS, 2013). El régimen se deterioraba progresivamente y la sociedad estaba cada vez más polarizada. Ningún partido o grupo tenía suficiente fuerza para implicarse en la conflagración mundial. El resultado *natural*, fueron las sucesivas neutralidades, «una por cada nación que entró en guerra» (GARCÍA SANZ, 2014: 25-30).

En cualquier caso, al tratarse la Gran Guerra de un enfrentamiento bélico de magnitudes jamás vistas, fue imposible no estar implicado de una forma u otra. Por un lado, los intereses económicos españoles a principios de siglo se encontraban particularmente ligados a aquellos de Francia e Inglaterra, quienes representaban la mayor parte del comercio internacional español. Además, poco antes del estallido de la guerra se habían firmado los Acuerdos de Cartagena de 1907 como una forma de reconocimiento mutuo de los intereses coloniales en el norte de África entre Reino Unido, Francia y España. Estos acuerdos comprometían a España al mantenimiento del *statu quo* en el Mediterráneo y el Atlántico oriental ante las pretensiones africanas del Imperio Alemán, alineando *de facto* a España con las naciones de la Entente (SUEIRO, 2009; PEREIRA, 2015: 282). Los sucesivos gobiernos de la Restauración habían hecho gala de estos pactos tratando de justificar a la sociedad española que España «no estaba sola», que era una potencia europea integrada y que se contaba con ella en las más altas instancias. Por este motivo, tras el estallido de la guerra hubo un breve periodo de nerviosismo por parte de la población, que se preguntaba cuál sería su papel en la guerra europea, hasta que la declaración de la neutralidad conllevó un alivio general a una poco convencida sociedad (ACOSTA, 2017: 340-342). Ello no fue óbice para que se dividiera en aliadófilos y germanófilos, medios de comunicación y *lobbies* mediante (DÍAZ-PLAJA, 1973; ACOSTA, 2017: 340-342; AGUDÍN, 2019). En general, los sectores liberales optaron por la simpatía-adhesión española a la Entente. Según ellos, luchaban por la libertad y/o la democracia y la sustitución de las estructuras anacrónicas, que algunos identificaban con el propio régimen monárquico. Por su parte, los conservadores, monárquicos liberales y carlistas, militares y buena parte del clero se posicionaron del lado de la autoridad y del orden establecido, virtudes identificadas con el espíritu prusiano (BOYD, 1990: 70-71; CASPISTEGUI, 2014).

Las simpatías y el apoyo de un país como España, a pesar de su segundo o tercer orden en el plano internacional, no era desdeñable y, por ello, la injerencia externa de los beligerantes fue una constante a lo largo del conflicto. El país se convirtió en un hervidero de espías, escenario de sabotajes y difusión de mensajes

y proclamas.² Ambos bandos desplegaron importantes redes de obtención de inteligencia, difundieron propaganda a través de subvenciones a periódicos, establecieron estaciones de telegrafía clandestinas y de aprovisionamiento para buques y submarinos, como será objeto de discusión más adelante (GONZÁLEZ y AUBERT, 2014).

Si bien España nunca abandonó oficialmente su política oficial de neutralidad, no es menos cierto que, a pesar de los esfuerzos diplomáticos y propagandísticos alemanes, la tendencia de la política española fue crecientemente aliadófila. Precisamente, uno de los principales motivos de tensión que irían poco a poco inclinando la balanza hacia la Entente sería la guerra submarina (GARCÍA CABRERA, 2022b).

3. LA -GRAN- GUERRA EN EL MAR

Aunque la Primera Guerra Mundial tuvo como escenario principal la parte continental europea, el frente oceánico también jugó un papel importante.³ Alemania, que había invertido en una gran flota con el fin de acabar con el poder hegemónico de Gran Bretaña en el mar, se enfrentó a la *Royal Navy* en la única gran batalla naval: Jutlandia (1916). Ambos bandos se declararon vencedores. Ciertamente es que los británicos sustrajeron mayores pérdidas materiales y bajas humanas que la *Kaiserliche Marine*, lo que podría conferir a esta última una pírrica victoria táctica. No obstante, la realidad es que la *Royal Navy* fue capaz de sobreponerse, mientras que las pérdidas en la batalla indujeron a la armada alemana a cobijar a su Flota de Alta Mar en los puertos del mar del Norte, cediendo a los británicos el control marítimo del Atlántico y el Mediterráneo. Estos impulsaron un estricto bloqueo entre Noruega y las islas Shetland, que únicamente los submarinos fueron capaces de permear (Halpern, 1994). Ello impulsó la construcción de sumergibles capaces de operar en aguas controladas por una fuerza enemiga, y que serían los auténticos protagonistas de la guerra naval, siendo el precedente

2 Especialmente pertinente por el tema concreto de este texto es el estudio de García Cabrera (2022a: 15-164) sobre la propaganda británica en España y el interés de Londres en el citado país neutral. Para un estudio pormenorizado del caso canario, donde la crítica a la guerra submarina es parte destacada de la propaganda británica, véase García Cabrera (2022b). Incluso se usó el cine, incidiendo de nuevo en el arma subacuática alemana, para que España se mantuviese en la neutralidad (BETANCOR, 2014; GARCÍA CABRERA, 2022c).

3 Aunque no es la razón de ser del presente artículo, no se quiere simplificar la naturaleza del conflicto bélico. Por ello, se ha de decir que, al igual que en la guerra terrestre, la guerra marítima pasó por distintas fases. Para el caso alemán, su concepción inicial fue la de *blue water fleet*, es decir, una flota de alta mar, lo que se correspondía con el diseño del almirante Peter Friedrich Von Tirpitz (HALPERN, 1994). Por lo dicho, la primera fase una vez desatadas las hostilidades fue la denominada «guerra de cruceros», apoyándose en este tipo de naves y en mercantes artillados. Una vez *neutralizada* la amenaza alemana por la todopoderosa *Royal Navy*, al tiempo que el propio Almirantazgo alemán se percataba de lo limitado de sus éxitos, se comenzó a confiar –paulatinamente– en el submarino, tal y como se detallará posteriormente, y se inicia la denominada «guerra submarina» (1916). Estrategia que se llevó a su máximo con la denominada «guerra submarina a ultranza» (iniciada oficialmente el 1 de febrero de 1917), cuyo nombre ya es significativo de su significado: sin restricciones ni miramientos. Las fases antedichas se toman de Ponce (2006b).

que inspiraría los bloqueos acontecidos años más tarde en la Segunda Guerra Mundial (PEREA, 2004). El submarino se convertía así en una suerte de guerrillero marítimo, torpedeando el comercio enemigo y azuzando el miedo en el mar.⁴ Un «mar minado y plagado de submarinos» fue, en buena medida, el responsable de la subida de los precios de los productos provenientes del comercio naval (MARTORELL, 2011: 24).

Este ingenio no era nuevo y formaba parte de los arsenales de varios países. Versiones primitivas de sumergible habían tratado de demostrar su valía en conflictos anteriores como, por ejemplo, la Guerra Civil Americana (1861-1865) o la Guerra Ruso-japonesa (1904-1905). Si bien todavía no estaba claro cuál era su potencialidad, ni las reglas que habían de regir su comportamiento. La Declaración de París de 1856 y la Conferencia de la Haya de 1907 establecían las normas de comportamiento entre naciones neutrales y combatientes en tiempo de guerra. Según estas normas y siguiendo el principio de que los países neutrales deben respetar una estricta imparcialidad, se protegía el comercio marítimo entre poderes neutrales y beligerantes siempre y cuando se considerara que este comercio no buscaba en forma alguna aumentar la capacidad bélica de cualquiera de los contendientes. La excepción a esta norma la constituían armas, munición y toda aquella mercancía que pudiera servir para aprovisionar a las fuerzas armadas de un país en guerra, que tendría consideración de contrabando, pudiendo ser inspeccionado y requisado de acuerdo con las normas de presas navales, pero solo excepcionalmente hundido.

Estas normas también definían de qué forma y cuánto tiempo podían emplearse las aguas jurisdiccionales de un país neutral, así como recalar en sus puertos: 24 horas y abastecimiento justo y necesario para retornar al puerto nacional más próximo. Este punto fue objeto de gran controversia tras transgredirse repetidamente en las costas españolas por parte de los diversos contendientes a lo largo de la Gran Guerra. Lo cierto es que se contemplaban situaciones excepcionales en las que la escala podía alargarse para reparar averías o guarecerse de las inclemencias del tiempo, pero debiendo abandonarlo en las 24 horas siguientes a que el motivo que le incapacitaba para hacerse a la mar cesase.⁵

El submarino, al poder permanecer durante largos periodos en inmersión, fuera de todo control y sin mostrar pabellón que lo identificase como beligerante o neutral, creaba un vacío legal. No era lógico el exigirle que se adscribiera a las normas de un buque de guerra convencional, ya que en superficie el submarino se convertía en una plataforma sumamente vulnerable. El cumplimiento de las normas de presas navales fue otro tema sin tratar antes de la guerra. Dada su escasa tripulación y su reducido espacio, podía no ser capaz de obedecer los

⁴ La gran obra de referencia del periodo para la estrategia naval fue *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783* (1890), del militar estadounidense Alfred T. Mahan (2007). Este no sólo se referiría a la fuerza de la marina de guerra, también al «carácter nacional» de una «nación» o sus condicionantes estratégicos. Por descontando, destacaba la marina mercante, el control de puntos carboneros y de pasos estratégicos. Todo lo cual incidía en el poder proyectado por un Estado dado sobre el planeta. Lo que se quiere destacar es la nula importancia dada por el gran teórico de la geopolítica naval al submarino. Ello incidió en la reticencia inicial de algunos países a apostar decididamente por tal arma.

⁵ Actas de las Conferencias de Paz de la Haya (1920).

comportamientos acordados internacionalmente: la visita y registro del buque y sus papeles, la posibilidad de garantizar la seguridad de la dotación y de desviar la nave hacia el puerto más próximo.⁶ Solo en situaciones excepcionales estaba permitido hundir un buque neutral, lo que no era así con buques mercantes de estados beligerantes.⁷

Fue la Conferencia de Paz de la Haya de 1899 la primera en tratar de abordar el vacío legal del submarino, adelantándose al problema con una prohibición tajante. El iv punto incluido en la convocatoria que el ministro de Asuntos Exteriores ruso, el conde de Mouraviev, hizo llegar a los participantes en la asamblea dictaba así: «La prohibición del uso, en guerra naval, del submarino torpedero o sumergible, o de cualquier otro similar ingenio de destrucción». Gran Bretaña mantuvo una actitud particularmente severa contra el submarino tanto antes como después de la guerra, considerándolo «un arma de destrucción y piratería, que implicaba el ahogamiento de no combatientes».⁸ A pesar del voto a favor de Reino Unido y Alemania, nueve países (entre los que figuró España) se mostraron en contra de la prohibición, que no llegó a ser efectiva.⁹ El principal argumento de aquellos que querían evitar su prohibición radicaba en su hipotético carácter igualador y defensivo. Se contemplaba el submarino como un arma capaz de proporcionar a pequeñas naciones la capacidad de defender sus costas frente a potencias navales de mayor envergadura.¹⁰ Por lo tanto, se consideró su prohibición «poco probable», al menos en el futuro próximo.¹¹

El Convenio de la Haya de 1907 tampoco fue capaz de abordar las características excepcionales del submarino. De esta manera, al no disponer de un marco legal específico que regulara las condiciones particulares del submarino, durante la guerra mundial se observaron diferentes posturas que fueron variando conforme avanzó la contienda. Inicialmente, tanto España como Alemania lo consideraron un buque de guerra, con todos sus derechos y obligaciones. Los Aliados pronto se dieron cuenta de que esa postura les perjudicaba en cuanto se produjo la primera escala de un submarino alemán en territorio neutral (el *U-35* en el puerto de Cartagena). No en vano su discreción permitía al submarino entrar en puerto sin ser visto, pudiendo permanecer durante periodos superiores a los descritos en el Convenio de 1907. Conforme creció la presión de los Aliados,

6 El almirante estadounidense Hyman Rickover (1935), analizó el incumplimiento de las normas de presas navales por parte de los submarinos alemanes, para concluir que, efectivamente, eran incapaces de satisfacer los mismos estándares que otros buques de guerra y que la ausencia de un marco regulatorio específico les permitió actuar con una mayor libertad.

7 Actas de las Conferencias de Paz de la Haya (1920).

8 *Ibid.* Pág. 23.

9 Cinco países (Bélgica, Grecia, Persia, Siam y Bulgaria) votaron a favor con reservas. Otras cinco naciones (Italia, Alemania, Gran Bretaña, Japón y Rumanía) también lo hicieron a favor, pero bajo reserva de unanimidad, y nueve más (Estados Unidos, Austria-Hungría, Dinamarca, España, Francia, Portugal, Suecia, Noruega, Holanda y Turquía) votaron en contra. Suiza, Rusia y Serbia se abstuvieron. Actas de las Conferencias de Paz de la Haya (1920: 320).

10 «Defensa de costas», *La Correspondencia Militar*, 30-11-1903, mencionaba «[l]os pavorosos problemas internacionales que se ciernen sobre el horizonte» y lo indefensa que estaba España ante ellos. Una de las soluciones aludidas a tal situación era «el submarino», pieza clave para la defensa marítima.

11 Actas de las Conferencias de Paz de la Haya (1920: 307).

España crearía leyes *ad hoc* para restringir el acceso de los submarinos a sus puertos (RODRÍGUEZ-VILLASANTE, 2014).

En 1914, a diferencia de sus enemigos británico y francés, las escasas colonias Alemania eran insuficientes para avituallar a sus cruceros.¹² Además, los puertos africanos en manos germanas se convirtieron inmediatamente, en un objetivo estratégico de la Entente (DIGRE, 2017). Por ello, se tuvieron que crear una serie de bases logísticas –secretas– en el Atlántico o *Etappen*.¹³ Entre ellas destacaron las de Nueva York, de La Habana, Rio de Janeiro, Buenos Aires y Las Palmas, ésta con su etapa auxiliar en Tenerife. Junto con estas bases logísticas se insertaron células de inteligencia, que proporcionarían información y apoyo a las unidades desplegadas (PONCE, 2006b: 458).

La *Etappen* de Las Palmas adquirió inmediatamente una gran relevancia dada su posición estratégica en el punto en que confluyen rutas comerciales que unían al continente europeo con América del Sur y con el África Occidental. Esta importancia había quedado patente incluso antes del estallido de la guerra con la visita a Canarias en la primavera de 1914, del embajador alemán, el príncipe Maximilian Von Ratibor und Corvey, y del agregado naval Hanz Von Krohn, con la connivencia y apoyo del agregado militar, Arnold Von Kalle (ORY, 2018: 21; DÍAZ BENÍTEZ, 2018; GARCÍA CABRERA, 2022b: 185).¹⁴ Krohn sería posteriormente apoyado por el entonces teniente de navío Canaris y juntos organizarían una red clandestina de abastecimiento y apoyo a submarinos alrededor de la península (GONZÁLEZ y AUBERT, 2014).

Para sortear las dificultades impuestas por la neutralidad española, las *Etappen* utilizaron *proxys* y naves nodriza para abastecer a sus buques. Ejemplo de ello fue el aprovisionamiento del crucero auxiliar *Kaiser Wilhelm der Grosse* por parte del vapor *Duala* en Canarias a principios de la contienda. Este buque alemán fue protagonista del hundimiento y la captura de varios buques británicos, hasta ser hundido finalmente en agosto de 1914 por el *HMS Highflyer* en aguas de soberanía española, concretamente en las vecindades de Río de Oro (PONCE, 2006b). Este hundimiento provocó una fuerte reacción por parte del gobierno español tanto hacia los alemanes, por aprovisionarse de forma clandestina, como hacia los británicos por hundirlo en aguas soberanas de Madrid, en lugar de entregarlo a sus autoridades (PEREA, 2004: 119-202). Este caso mostraba que el marco legal construido por las Conferencias de la Haya constituía un débil código de conducta que sería quebrantado con asiduidad, desde momentos iniciales de la contienda. La lógica de la guerra se imponía al derecho.

12 El imperio colonial alemán se limitaba a ciertos territorios en África, Asia y el Pacífico. En el primer caso, administraba Togo, Camerún, el África Sudoccidental y el África Oriental (Tanganica). En Asia tenía la concesión de Shandong (China). Por último, en el caso del Pacífico, poseía el norte de Nueva Guinea, las vecinas islas Bismarck y, tras el Desastre del 98, obtuvo de España los archipiélagos de las Marianas, las Carolinas y las Palaos.

13 Para el caso de estudio, es relevante destacar que España y Portugal conformaban una *Grossetappe* –gran zona– de abastecimiento (DÍAZ BENÍTEZ, 2024: 273-274).

14 La importancia manifiesta de Canarias para Alemania está magistralmente recogida por Ponce (2007). En cuanto a la visita de Ratibor a las citadas islas, hay numerosas entradas en prensa del periodo. A modo de ejemplo «De Cádiz», *El Siglo futuro*, 16-04-1914, p. 2.

A medida que fue avanzando la guerra, el dominio marítimo de la *Royal Navy* fue creciendo hasta que Jutlandia (1916) relegó a la *Kaiserliche Marine* a las aguas del Báltico (PONCE, 2006b). De esta forma, la guerra comercial que había de desangrar al Reino Unido recayó casi exclusivamente en los *Unterseeboote* (*U-Boote*). La libertad con la que se dejó actuar a los comandantes de los submarinos y su adscripción al derecho internacional fue variando conforme lo hacían las fases de la guerra. Diferentes posturas chocaban en las altas esferas alemanas. Por un lado, el jefe del Almirantazgo, Hugo Von Pohl, abogaba por maximizar el empleo de los submarinos, que se demostraban cada vez más capaces, mientras que el ministro de Asuntos Exteriores Gottlieb Von Jagow imponía prudencia para evitar enemistarse con los países neutrales y provocar su entrada en la contienda a favor de los Aliados (PEREA, 2004: 201-204).¹⁵

A pesar de las estrechas relaciones diplomáticas entre España y Alemania a lo largo de la guerra, el tráfico marítimo de pabellón español no fue ninguna excepción para los «lobos grises» alemanes. Durante los cuatro años que duró la guerra España perdería hasta el 25 por ciento del tonelaje disponible de la flota mercante española de la época. Aunque parte de esa pérdida se debió a la venta de barcos a países de la Entente, ya fuere por medios legales o a través de «hombres de paja». Ello se convirtió en algo tan habitual que el gobierno tuvo que prohibir la venta de todo buque mayor de 3.000 toneladas (GARCÍA SANZ, 2014).

Los esfuerzos diplomáticos españoles buscaron el resarcimiento por las pérdidas sufridas mediante la cesión por parte de Alemania de parte de los buques internados en puertos españoles con motivo de la guerra.¹⁶ La propuesta, que emanó del gobierno del conde de Romanones en diciembre de 1915, se mantuvo por los diferentes gobiernos que le sucedieron. El rey se unió a esta petición, reiterándola en cada conversación que tuvo con Ratibor y en su correspondencia con Guillermo II. Aunque Alemania se negó tajantemente a esta demanda, esgrimió hábilmente su posible concesión como un cebo para mantener las relaciones diplomáticas tras cada humillación y pérdida que infligía a la nación neutral como, por ejemplo, tras la huida del submarino alemán internado en Cádiz (PEREA, 2004: 202-210).¹⁷ No obstante, el fin de la guerra llegó antes de que pudiera realizarse, y España no participó del reparto de los expolios de guerra que realizaron los Aliados.

15 A principios del 1915 se inició la guerra comercial submarina alemana alrededor de las islas británicas. Se amenazó con hundir todo buque en la zona. A pesar de su éxito, el hundimiento del *Lusitania* y las protestas internacionales acabaron por moderar la estrategia para verano de ese año. A principios de 1916 se inició una nueva campaña submarina, pero otra vez, el hundimiento de barcos neutrales de pasajeros obligó a frenar la ofensiva. Para 1917, con la entrada de Italia y Rumanía del lado de la Entente, se dio rienda suelta a los sumergibles germanos; era imperativo paralizar la red comercial-logística- aliada. La consecuencia fue la entrada de Estados Unidos en guerra en abril de ese mismo año (HALPERN, 1994).

16 Con el estallido de la guerra quedaron atrapados, refugiados españoles un total de 91 barcos alemanes y austrohúngaros. *Vida marítima*, XV, 510, 29-02-1916, p. 95.

17 No ha de perderse de vista el uso propagandístico de los sumergibles alemanes en los puertos españoles (PONCE, 2015).

4. PERISCOPIOS EN CANARIAS

El Atlántico no fue originalmente una zona de operaciones destinada a los submarinos. Los *U-Boote* fueron concebidos inicialmente como armas costeras -defensivas-. Fue la necesidad la que empujó a Alemania a fomentar su construcción y desarrollo y empujar de esta forma sus límites y reorientar su finalidad -ofensiva-.

La superioridad naval de la Entente en el Atlántico y la carencia de bases logísticas estables demostraron la inviabilidad de una guerra contra la flota mercante aliada ejercida a través de buques de superficie. La pírrica victoria en Jutlandia animó a Alemania a buscar alternativas al choque frontal, surgiendo de ello la guerra submarina: ahogar el importante comercio de la Entente.¹⁸

Para lograr tal objetivo, el archipiélago canario había de jugar un papel destacado. La importancia logística de las islas, ya mencionada, no dejó a nadie indiferente.¹⁹ Los alemanes habían generado poco antes del estallido de la guerra un sistema de avituallamiento, el anteriormente mencionado *Etappendienst*, para surtir a sus cruceros.²⁰ Una de estas *etapas* se situaba en las Palmas, con sus auxiliares en Tenerife y Madeira (DÍAZ BENÍTEZ, 2018 y 2024: 273-274; PONCE, 2020: 892). Por su parte, los británicos estaban fuertemente asentados en el archipiélago canario, donde empleaban los puertos de La Luz (Las Palmas) y Santa Cruz (Tenerife) como estaciones carboneras y eran centros de interés logístico naval para Londres.²¹ En consecuencia, estaban parcialmente controlados por compañías anglosajonas. La defensa del archipiélago dependía también de la supremacía y presencia naval británica, dado que las fuerzas españolas apenas contaban con los cañoneros *Laya* e *Infanta Isabel* allí apostados (PONCE, 2014a: 336).

A pesar de los rumores que circularon previamente en el archipiélago, no sería hasta la segunda mitad de la guerra que los primeros periscopios germanos avistarían el Teide. En octubre de 1916 las aguas del este del Atlántico pasaron a formar parte de la estrategia de bloqueo alemán, buscando estrangular el flujo de materias primas hacia los Aliados.²² Esta expansión abarcó las aguas que rodeaban

18 Gran Bretaña importaba el 100 por cien del azúcar, cacao y chocolate, el 79 por cien de grano, el 65 por cien de mantequilla y el 40 por cien de carne. «[C]erca de dos tercios del aporte calórico diario de la población británica dependía de la importación de bienes de consumo» (FAYLE, 1923). Similar era la situación de sus fábricas, que importaban la mayoría de lana, goma, aceite, algodón o minerales. Francia era algo más autosuficiente, aunque el cierre de fronteras tras el estallido de la guerra le obligó a fomentar el tráfico marítimo. Los alemanes no habían contemplado una guerra larga ni económica pero la propia dinámica de la misma -y su duración- les acabó convenciendo de la necesidad de modificar sus estrategias (FERNANDES, 2016). El creciente protagonismo del submarino fue una consecuencia directa de lo citado.

19 La mejor síntesis de esta guerra comercial, bloqueos de superficie y *guerrilla* subacuática, en relación a Canarias en Ponce (1992).

20 El éxito de esta maniobra ya ha sido estudiada y demostrada. Sirva de ejemplo el caso de los ocho barcos que surtieron de carbón a cruceros alemanes desde las Canarias en el citado contexto bélico (PONCE, 2006a: 130-154).

21 Díaz Benítez (2005: 51) afirmaba: «Hacia 1914, la dependencia económica de Canarias respecto de Gran Bretaña había llegado a su cima».

22 A tenor de informaciones de inteligencia británica, los submarinos alemanes también se podían haber usado para transportar variados recursos estratégicos, desde wolframio a películas propagandísticas.

los diferentes archipiélagos del Atlántico este: Canarias, Madeira, Cabo Verde y Azores (HALPERN, 1994).²³ La actividad bélica fue considerable y hubo periódicos locales que recogieron el rumor de que los submarinos alemanes disponían de una base de abastecimiento en las proximidades del puerto de La Luz, si bien las patrullas del *Laya* no permitieron identificar la presencia de submarinos en las costas (PONCE, 2014a: 339). El citado cañonero, dentro de sus labores, informó en 1917 en la línea de lo dicho que el *Pamir* no parecía abastecer sumergibles (PONCE, 2006a: 243). También es cierto que los medios españoles eran insuficientes para vigilar las islas y a los numerosos buques alemanes y austriacos internados en los puertos canarios desde el inicio de la guerra.²⁴

En la etapa final de la contienda (enero 1918), una nueva clase de submarinos llegó a Canarias: los primeros la serie *U-150*, más lentos y pesados que sus antecesores, pero con la capacidad de permanecer en zona hasta tres meses, y dotados con mayor cantidad de torpedos. La efectividad de estos submarinos, la ampliación de las zonas y el celo de los comandantes de los sumergibles, que llegaron a hundir buques neutrales fuera de las zonas declaradas e incluso en aguas territoriales españolas, amenazaron con *ahogar* las islas (PONCE, 1992a; GARCÍA MONTES DE OCA y RODRÍGUEZ ILLESCAS, 2018: 324-325). España protestó ante la destrucción de sus buques y la precaria situación que generaba en sus territorios, que se habían convertido en una importante víctima colateral del enfrentamiento (PEREA, 2004).

Conforme crecían los rumores de señales luminosas y telegráficas desde los buques alemanes internados, así como avistamientos de submarinos próximos a costa, creció la presión diplomática aliada sobre España para que tomara medidas para garantizar la neutralidad de sus territorios. Incluso hubo amenazas más o menos veladas de intervención militar directa sobre puertos y archipiélagos (PONCE, 2014b). La evidencia de la debilidad española en las islas (DÍAZ BENÍTEZ, 2014: 455-456) y la agresividad de la acción submarina alemana acabaron por empujar a Madrid hacia el bando franco-británico (PONCE, 2007 y 2014: 340-345).

Incluso hubo operaciones de intercepción de la *Royal Navy* mientras los alemanes se dedicaban a tales tareas (CARUANA y GONZÁLEZ CALLEJA, 2014: 204-205; ALBES, 1995: 82). Es decir, su labor no era únicamente ofensiva, también potencialmente logística. Ponce (2006a: 249) recoge informaciones de submarinos de pequeño tamaño usados para reabastecer navíos mayores.

23 El 17 de noviembre hay una primera víctima de los torpedos alemanes en Canarias (PONCE, 2014a: 339). A partir de ese momento, los submarinos germanos parecen transitar entre las islas y el Protectorado español, donde los militares africanistas simpatizan con Berlín e, incluso, desoyen las órdenes de estricta neutralidad emitidas por Madrid (ROMERO, 2002: 73-90).

24 Había 17 buques en Gran Canaria y 9 en Tenerife. *Vida marítima* 29 de febrero de 1916, XV, 510, p. 95. Ponce (2020: 887) menciona que en Las Palmas estaban los alemanes *Aruças, Assuan, Duala, Elisabeth Brock, Elkab, Emmi Arp, Illyria, Ingo, Irmfried, Lulu Bohlen, Macedonia, Menes, Otavi, Tenerife* y *Thekla Bohlen*, además de los austro-húngaros *Columbia* y *Onda*. En Santa Cruz de Tenerife, por su parte, se encontraban el *Cap Ortegal*, el *Crefeld*, el *Irma Woermann*, el *Kurt Woermann*, el *Prinzregent*, el *Telde*, el *Usambara* y el *Walhalla*.

4.1. Red de apoyo

Tras los primeros hundimientos en el Mediterráneo (HALPERN, 1987), los Aliados constataron que los alemanes disponían en España de un servicio de espionaje tupido y organizado, capaz de proporcionar apoyo a los submarinos que operaban en la cuenca (MANGAS, 2021: 87). Solo así se podía explicar su larga permanencia en zonas de operaciones, tan lejos de sus bases logísticas en Alemania y en el Adriático (GARCÍA SANZ, 2014: 119). La mayoría de las veces este aprovisionamiento no se llevaba a cabo en tierra, sino en el mar y en las vecindades de puertos y ciudades con importante presencia alemana, desde donde salían buques nodriza capaces de abastecer a los sumergibles. Al mismo tiempo, desde estaciones de telegrafía furtivas en tierra o en barcos internados, se proporcionaba información de inteligencia a los «lobos grises» acerca de salidas y entradas en puerto y del cargamento de barcos aliados y neutrales. Raras fueron las veces en las que los submarinos entraron en puerto y siempre fueron acompañadas por una importante repercusión mediática.

El apoyo que recibieron los *U-Boote* alemanes en las costas españolas durante la guerra parece que fue constante, sistemático y organizado. El servicio secreto alemán utilizó las estructuras diplomáticas existentes para crear una red de inteligencia e información, a la cabeza de la cual se encontraba la propia embajada alemana ubicada en el Paseo de la Castellana (Madrid). Dicha red cubría la práctica totalidad del litoral español y se articulaba a través de los consulados y sus oficinas auxiliares, que se extendían por todo el territorio nacional. Una vez en el terreno, las estructuras de inteligencia y de apoyo logístico encontraban su músculo en los buques alemanes internados en los puertos españoles desde el comienzo de la guerra (GONZÁLEZ y AUBERT, 2014). En este sentido, fue llamativo el activo papel que desempeñaron los agregados alemanes, que se convirtieron en eficaces agentes de campo en apoyo al esfuerzo de guerra alemán. Este trabajo secreto, de haber sido descubierto, hubiese dañado gravemente las relaciones diplomáticas entre Madrid y Berlín (ROSENBUSCH, 2015: 202).

A la cabeza de la trama de aprovisionamiento e inteligencia naval se encontraba el comandante Hanz Von Krohn, quien dependía directamente del *Nachrichtendienst N*, el servicio de inteligencia de la *Kaiserliche Marine*. Krohn era un hombre valiente, versátil y escurridizo y destinado en España desde 1914, siendo agregado naval de la Embajada a partir de 1916 (MAESTRO, 2015). Se encontraba a su vez supeditado al agregado militar de Alemania en España, Arnold Von Kalle, cuya amistad con Alfonso XIII le proporcionaba una mayor relevancia diplomática y un amplio margen de maniobra (ROSENBUSCH, 2015: 207).

Para no comprometer el papel oficial de los miembros del cuerpo diplomático de la embajada alemana, era necesario un apoyo adicional, alguien sin un puesto oficial que trabajara en las sombras y que coordinara la actividad de los varios agentes alemanes. Este hombre clave fue el hoy famoso almirante Wilhem Canaris, entonces teniente de navío, ex comandante de submarino y que, a las órdenes de Krohn, se encargaría de informar de los movimientos de los buques de la Entente y de establecer una red de suministros en la costa española (MAESTRO,

2015; ROSENBUSCH, 2015: 207).

A principios del siglo XX, la inteligencia naval alemana había comenzado ya a levantar una red de apoyo a sus fuerzas navales en ultramar, incluyendo Canarias.²⁵ Se apoyaron para ello en las comunidades alemanas locales, los consulados y en los capitanes de los buques internados (GONZÁLEZ y AUBERT, 2014: 215). Canarias se granjeó la confianza y colaboración de personajes influyentes de la España de comienzos de siglo, como el banquero Hans-Peter Ullmann y el empresario Horacio Echevarrieta. Esta relación culminó en la construcción de una flota de pequeñas embarcaciones capaces de aprovisionar a los submarinos de víveres, aceite y combustible. Estas naves comenzaron a operar en la primavera de 1916 en las proximidades de Cádiz, Cartagena y Canarias (GONZÁLEZ y AUBERT, 2014: 215; MAESTRO, 2015: 649). En Baleares, Cataluña y Valencia, el famoso empresario Juan March empleó su flota en apoyo a los *U-Boote*, aunque acabaría actuando como agente doble de los servicios de inteligencia británico y alemán.

Dada la naturaleza secreta de su actividad, no todas las operaciones alemanas en España han quedado debidamente documentadas. Asimismo, varios documentos fueron destruidos al finalizar la guerra para no comprometer a los agentes encubiertos.²⁶ A pesar de su magnitud, no se han encontrado fuentes documentales que demuestren la connivencia ni el apoyo del gobierno español a esta trama. La existencia de una organización semejante en territorio español no hace sino evidenciar la debilidad -y/o el desinterés- de un Estado -o de parte de su maquinaria- en torno al mantenimiento de la estricta neutralidad. También quedó patente la polarización de una población que llegó a prestar un apoyo activo a los buques de guerra haciendo posible este entramado. Y así se llega al caso de estudio concreto, tratando de arrojar luz sobre una cuestión de naturaleza opaca: las actividades de inteligencia.

4.2. Estudio de caso: El velero *Pamir*

El estallido de la Primera Guerra Mundial sorprende al velero mercante alemán *Pamir*²⁷ en su viaje de regreso desde Chile hacia Hamburgo. Cargado de nitratos empleados en la conservación de alimentos y la fabricación de abonos, el citado navío se encontró, en medio del Atlántico a una goleta francesa con la que intercambió información. Así es como su capitán Jürgen Sürs se enteró del estallido de una guerra en Europa²⁸ y, aunque desconocía a ciencia cierta qué

25 La primera sección se erigió en 1876 (LANG-VALCHS, 2024: 85).

26 Hay quien estima que la red era muy endeble al comienzo de la Gran Guerra: «ni en Canarias ni en la península ibérica existía una organización para el apoyo o abastecimiento de los submarinos» (LANG-VALCHS, 2024: 86-90). Ello reforzaría la idea de la búsqueda de apoyos fiables allí donde los hubiese: ciudadanos del ámbito germánico, tales como los marineros de los barcos refugiados en las costas españolas.

27 Construido en los astilleros Blohm & Voss de Hamburgo, este bergantín de 115 metros de eslora y más de 7 metros de calado y 3.000 toneladas fue botado en julio de 1905. *Vida marítima*, XV, 510, 29-02-1916, p. 95.

28 «Noticias varias», *La Prensa*, 05-10-1914, p. 1.

naciones están implicadas, decidió poner rumbo al que suponía puerto neutral de Santa Cruz de La Palma para evadir un hipotético ataque enemigo. No en vano, el marino estaba convencido de la implicación germana en el conflicto.²⁹

Con la decisión de poner rumbo a Santa Cruz de La Palma, Sürs buscaba evitar puertos de mayor sonda, más apropiados para una nave de la envergadura del *Pamir*, y esquivar de esta forma a los buques británicos *HMS Victorian* y *HMS Highflyer* que patrullaban las aguas próximas a Tenerife y Las Palmas con asiduidad, si bien en ese momento estos barcos se encontraban en localizaciones meridionales rastreando navíos de los Imperios Centrales provenientes de África.³⁰ No obstante, el puerto de Santa Cruz de La Palma no podía dar cabida a un buque de semejante tonelaje, lo que obligó al *Pamir* a permanecer fondeado a una milla del muelle,³¹ a merced de viento y mar, durante los seis años que durará su estancia en el archipiélago.³²

El capitán Sürs transmitió a las autoridades su intención de permanecer refugiado mientras durase la guerra para evitar que su navío fuera objeto de captura por parte de la Entente. Otros buques como el *Macedonia* no fueron tan prudentes y, abandonando el santuario que les ofrecía Canarias, fueron interceptados y hundidos, en este caso por el crucero inglés *HMS Gloucester*.³³

Al tratarse de un buque refugiado y no internado,³⁴ los 36 miembros de su dotación gozaban de una mayor libertad para moverse dentro de la isla e incluso desarrollaron actividades profesionales en ella,³⁵ al tiempo que las medidas restrictivas aplicables a los mismos eran limitadas (PONCE, 2006a: 244). Los marinos germanos acabaron *integrándose* en la comunidad isleña, como muestran los diversos artículos periodísticos mencionándolos en distintas facetas de la vida insular.³⁶ Hubo, incluso, quien se convirtió al catolicismo y se casó –con una

29 «Buque alemán», *La Opinión*, 09-10-1914, p.1.

30 «La barca 'Pamir'», *El Progreso*, 09-10-1914, p. 2.

31 Atendiendo a la prensa del periodo, debido a la climatología, hubo momentos de acercamiento a la bahía (remolcado). «La barca 'Pamir'», *El Progreso*, 29-03-1915, p. 2.

32 Se llegó a poner el foco en los «bailes», donde destacaba «el elemento femenino» y se derrochaba cerveza. «Ingleses y alemanes», *El Progreso*, 24-10-1914, p. 2.

33 El *Macedonia* llega en noviembre de 1914 a Canarias y mantiene contacto con el *Pamir*. La prensa del periodo habla de un par de oficiales alemanes a bordo y algún personaje de importancia. «El 'Macedonia'», *El Progreso*, 25-11-1914, p. 2. Los británicos presionaron por su cargamento, «contrabando de guerra». «Salpicaduras», *La Prensa*, 9-11-1914, p. 2. Hubo inmovilizaciones forzosas y buques británicos vigilantes. «El crucero 'Cataluña'», *La Gaceta de Tenerife*, 19-11-1914, p. 2.

34 Un buque refugiado se refiere a un barco que busca refugio en un puerto neutral durante la guerra para evitar el peligro de los enfrentamientos bélicos. Estos buques, en su mayoría civiles, buscaban protección en países neutrales para evitar ser dañados, hundidos o capturados por las fuerzas en conflicto. Los barcos refugiados generalmente estaban desarmados y llevaban a bordo a civiles y tripulaciones que deseaban escapar de las zonas de guerra. No debe confundirse con un buque internado, que se refiere a un barco que es internado y retenido en un puerto neutral durante la guerra debido a su origen o nacionalidad. Estos buques eran generalmente de países beligerantes y se encontraban en puertos neutrales cuando se declaraba la guerra. Los países neutrales imponían la internación como medida de precaución para evitar que los buques de países en guerra utilizaran sus puertos como base de operaciones o para reabastecerse.

35 «La barca 'Pamir'», *El Progreso*, 9-10-1914, p. 2.

36 Santa Cruz de la Palma tenía unos siete mil quinientos habitantes, según el *Censo de Población de 1910*. Una población pequeña que, seguro, acogió de manera diferencial a los nuevos habitantes.

española³⁷. En este sentido, destacar que cuando se hablaba del capitán, se decía «que tiene por amigo a toda la ciudad».³⁸ Todo ello ayudó, sin duda, a sus teóricas -e ilegales- labores logísticas.³⁹

En este punto se ha de destacar, de nuevo, la importancia canaria para los beligerantes, lo que llevó a las potencias en liza a implicarse en la propaganda y, en parte, significó captar apoyos en la prensa local (GARCÍA CABRERA, 2022b). Ésta ya estaba muy dividida, como la propia población española entre aliadófilos y germanófilos, si bien es cierto que Canarias vivió diferencialmente la Guerra: su economía sufrió mucho y vivió momentos de enorme tensión (YANES, 1997). Ello explica la mayor contundencia de los posicionamientos (YANES, 2016). Los casos periodísticos extremos fueron *El Progreso* con su «ferviente aliadofilia» y *La Gaceta de Tenerife* con su «no menos beligerante germanofilia» (YANES, 1997: 253). La cuestión de los submarinos y los extranjeros refugiados fue un tema controvertido que generó ríos de tinta, y cuyo tratamiento fue muy diferencial en función de la postura editorial.⁴⁰

Como se ha descrito anteriormente, los servicios de inteligencia alemanes se apoyaban en las comunidades germanas y los buques alemanes internados o refugiados en puerto neutral para desarrollar sus actividades de obtención y diseminación de información, así como aprovisionamiento a buques y submarinos. El *Pamir* no fue una excepción y pudo haber gozado de relevancia en esta organización clandestina.⁴¹

El 19 de abril de 1918, momento en el que la ofensiva submarina en el Atlántico se encuentra en su punto álgido, el embajador británico en España, Sir Arthur Hardinge, dirige una nota personal al entonces ministro de Estado Eduardo Dato en la que informa de avistamientos de submarinos próximos a la isla de El Hierro, donde supuestamente serían avituallados. Señala también la existencia

La Gaceta de Tenerife, 2-12-1916, p. 4, en su artículo «Accidentes marítimos» mostraba los problemas existentes y las suspicacias levantadas entre la población por la actuación de posibles agentes foráneos. Se mencionan los «tonos airados» de una muchedumbre reunida en el puerto. También se refiere a la actuación de agentes aliadófilos para espolear el descontento isleño y, al tiempo, se argumenta en contra de las actuaciones de supuestos operativos germanos, quienes estarían abasteciendo y pasando información a las Potencias Centrales.

37 «Desde La Palma», *El Progreso*, 4-06-1917, p. 2.; «Bekanntmachung», *La Gaceta de Tenerife*, 8-09-1918, p. 2. El matrimonio de Juana García y Fernand Leopol no debió de ser el único, atendiendo a informaciones periodísticas posteriores. «La Isla y los barcos», *El Día*, 7-03-1970, p. 5.

38 «Los germanos del 'Pamir'», *La Gaceta de Tenerife*, 20-01-1917, p. 2. La prensa también reflejaba el debate entre Entente e Imperios Centrales y hubo publicaciones más y menos proclives a los alemanes. La réplica a los elogios mencionados en «Sin comentarios», *El Progreso*, 10-02-1917, p. 1.

39 Este capitán fue señalado por fuentes Aliadas como parte fundamental de la red de reavituallamiento de submarinos alemanes en la zona: «el principal agente» (PONCE, 2006a: 249).

40 Los mejores estudios para situar los citados periódicos y las noticias que portaban en Betancor (2010) y García Cabrera (2022b). El caso no citado de *La Prensa*, marcadamente aliadófila, en Betancor (2009). También en la prensa nacional aparecía el *Pamir*. La tendencia germanófila del ejército español (Cardona, 1983: 42) hizo que algunas de sus publicaciones retratasen a los marineros refugiados en Canarias cual «borrachos de heroísmo» y de patriotismo. «Fumando un 'memphis'», *El Mundo Militar*, 31-05-1917.

41 En Tenerife había ocho vapores alemanes refugiados, tres de los cuales tenían sistema de radiotelegrafía. Sin embargo, en Las Palmas sólo estaba el velero *Pamir*. *Vida marítima*, XV, 510, 29-02-1916, p. 95.

de una organización clandestina que opera en el archipiélago canario y en la cual el capitán del *Pamir* juega un papel preeminente. Defiende que el fondeadero actual del velero alemán, sito a una milla náutica de La Palma, es ideal para sus operaciones encubiertas ya que puede bajo el amparo de la oscuridad escapar a la vigilancia de las autoridades locales, motivo por el cual solicita su movimiento al puerto interior de Las Palmas de Gran Canaria.⁴² Hardinge argumenta que con ello facilitaría a las autoridades españolas su deber de velar por la neutralidad. También incide en el peligro que suponen estos submarinos tanto para los Aliados como para los países neutrales y expone que una respuesta favorable ayudaría a poner de manifiesto la escrupulosa neutralidad española.⁴³

A esta misiva privada le acompaña una solicitud formal de la embajada para el traslado del *Pamir*, así como sendas cartas de los representantes de Francia, Estados Unidos e Italia en España, en las cuales respaldan la postura del diplomático británico al respecto de tal embarcación. Se observa en estos últimos párrafos la presión aliada sobre la España neutral, cuya imparcialidad se ha ido poniendo en duda a lo largo de la guerra por uno y otro bando.⁴⁴

Más tarde, el 27 de abril de 1918, la embajada británica hace llegar al gobierno español un memorándum de inteligencia acerca de los buques alemanes refugiados e internados en las islas Canarias fondeados fuera de puerto, en el que se destaca la actuación del *Pamir*. En este memorándum, se describen las actividades sospechosas realizadas por los buques tales como: señales luminosas en código morse desde los buques y desde tierra, el empleo de palomas mensajeras y la construcción de palomares por parte de la empresa alemana *Woermann* en Las Palmas,⁴⁵ volar cometas visibles desde largas distancias en el mar, los constantes movimientos de ciudadanos alemanes entre las islas, las comunicaciones radiotelegráficas de onda corta y el empleo de embarcaciones auxiliares de los buques que desaparecen durante largos periodos, tanto de día como de noche.⁴⁶ Todo ello para concluir con la necesidad de atracar estos buques en la dársena interior del puerto de Las Palmas, donde la vigilancia se puede llevar con mayor efectividad y menor esfuerzo, permitiendo a los buques de guerra españoles en las islas más libertad para patrullar sus aguas jurisdiccionales y prevenir la comunicación y ayuda que se les pudiera estar proporcionando a submarinos alemanes desde dichos barcos.⁴⁷ Se hace en este memorándum una

42 Hardinge, A. (19 de abril de 1918). Carta a Eduardo Dato. *Notificaciones de las embajadas aliadas en España al Ministro de Estado sobre las actividades de espionaje y de auxilio a los submarinos alemanes del vapor alemán «Pamir», refugiado en el puerto de las Palmas*. Archivo Histórico Nacional (a partir de ahora AHN), 3. ES.28079.

43 *Ibid.*

44 *Ibid.*

45 La *Woermann Linie* fue la excepción que confirmaba la regla en cuanto al predominio de empresas carboneras británicas en Canarias. Desde 1906, los germanos disponían de una estación carbonífera en Las Palmas (PONCE, 1992b: 600-601 y 2002: 136-137). En febrero de 1916, los británicos incluyeron tal compañía en su «lista negra» (PONCE, 1992a: 144).

46 Algunas de las acusaciones fueron recogidas, también, por la prensa y formarían parte de la rumorología establecida en las islas. «Accidentes marítimos», *La Gaceta de Tenerife*, 2-12-1916, p. 4. Todo lo cual incide en la idea de la importancia de la guerra en estos territorios.

47 Memorándum confidencial de la embajada británica en España sobre las actividades ilegales del

nueva apelación a la importancia de la neutralidad española y a la obligación de España de hacerla respetar en sus territorios, tanto por tratarse de su deber de acuerdo con el derecho internacional como por las repercusiones que la guerra submarina indiscriminada está teniendo para el comercio español. Para ello, se pone como ejemplo el reciente hundimiento de los buques españoles *Montevideo* e *Infanta Isabel*.

El gobierno de Eduardo Dato reconoce la actividad de los submarinos en el archipiélago y la legitimidad de la reclamación por parte de los representantes diplomáticos de la Entente, y la hace llegar al ministro de Marina, José Pidal. Éste contesta que no existen en las islas los medios necesarios para remolcar al *Pamir* las 150 millas que lo separan del puerto de Las Palmas. Del mismo modo, recomienda la escolta del buque por barcos de guerra españoles y la expedición de salvoconductos de llevarse a cabo la operación.⁴⁸ No olvidemos que en alta mar el buque podía ser objeto de presa legítima para la Entente. Por lo que todas estas naciones acceden a expedir los salvoconductos necesarios y a garantizar la seguridad del buque en caso de emprender la travesía, que nunca se llevaría a cabo.

Durante los meses siguientes, los embajadores británico, francés, italiano y estadounidense siguieron insistiendo en lo oportuno de trasladar al *Pamir* al interior de Las Palmas, haciendo ver que la permanencia del buque fondeado frente a La Palma no obedecía a ningún sentido lógico, ya que exponía al buque a las inclemencias de los elementos. El embajador francés llegó a apostillar, no sin razón, que la insistencia por parte del capitán del *Pamir* en permanecer allí solo podía deberse a motivos ocultos, ya que ningún beneficio obtenía para él y su barco en esa posición: «la obstinación de este capitán de negarse a ejecutar estas medidas que serían favorables para la seguridad de su buque no hace sino agravar las sospechas que ya pesan sobre él».⁴⁹ Y va más allá de las reclamaciones anteriores, exigiendo la necesidad de remolcarlo hacia un puerto en la España peninsular o, en caso de trasladarlos al puerto interior de Las Palmas junto con los demás mercantes alemanes, imponer un estricto régimen de vigilancia y confinarlos al área del puerto. Pone como ejemplo de la desfachatez de los miembros de las tripulaciones alemanas a la embarcación auxiliar del buque *Walhalla* en Las Palmas que, a pesar de las prohibiciones interpuestas por las autoridades españolas, efectúa salidas furtivas con la intención evidente de abastecer a los submarinos.⁵⁰

Pamir en Canarias. (27 de abril de 1918). *Notificaciones de las embajadas aliadas en España al Ministro de Estado sobre las actividades de espionaje y de auxilio a los submarinos alemanes del vapor alemán «Pamir», refugiado en el puerto de las Palmas* -, AHN, M^o_EXTERIORES_H,3094, Exp.20.

48 Pidal, J. (28 de abril de 1918). Carta a Eduardo Dato. *Notificaciones de las embajadas aliadas en España al Ministro de Estado sobre las actividades de espionaje y de auxilio a los submarinos alemanes del vapor alemán «Pamir», refugiado en el puerto de las Palmas*, AHN, M^o_EXTERIORES_H,3094, Exp.20.

49 Cambon, J. (18 de junio de 1918). Carta a Eduardo Dato. *Notificaciones de las embajadas aliadas en España al Ministro de Estado sobre las actividades de espionaje y de auxilio a los submarinos alemanes del vapor alemán «Pamir», refugiado en el puerto de las Palmas*, AHN, M^o_EXTERIORES_H,3094, Exp.20. El original está en francés: «...l'obstination de ce capitaine à ne pas exécuter cette mesure, pourtant favorable à la sécurité de son bâtiment, ne peut qu'aggraver les suspicions qui pèsent déjà sur lui ».

50 Cambon, J. (18 de junio de 1918). Carta a Eduardo Dato. *Notificaciones de las embajadas aliadas en España al Ministro de Estado sobre las actividades de espionaje y de auxilio a los submarinos alemanes del vapor*

Ante este tipo de noticias –rumores– se llegó a proponer el internamiento de las tripulaciones o la prohibición de abandonar el navío (DÍAZ BENÍTEZ, 2014: 455).⁵¹

A todo lo anterior, se suma un telegrama cifrado entre el ministro de Estado y el ministro de Gobernación en el que se informa del avistamiento de un submarino en las proximidades del pueblo costero de Los Sauces, en La Palma. En este telegrama se informa que en dicha localidad residen marineros del *Pamir*, a los cuales se resuelve someter a una estricta vigilancia.⁵²

Incapaz de acceder a las demandas de los Aliados por falta de los medios necesarios, el gobierno de Dato opta por restringir los movimientos de la dotación del *Pamir*, al puerto de Santa Cruz, teniendo prohibido salir del área urbana. Esto provoca una airada respuesta de la embajada alemana, que alega que se trata de un buque refugiado y no internado, insinuando que es una medida ilegal consecuencia de las presiones diplomáticas de la Entente y que no existe ninguna relación entre el buque y los avistamientos de submarinos. La legación germana interpone varias quejas formales ante el gobierno español que nunca llegarán a ser respondidas.⁵³

La embajada británica en un mensaje posterior aplaudió las medidas tomadas por el gobierno de España y las autoridades locales de la isla para finalmente concluir las insuficientes. Insistió nuevamente en que el *Pamir* era un importante centro de espionaje alemán en las islas y que la única medida verdaderamente eficaz para apartarlo de sus actividades ilegales era enviarlo a un puerto neutral de la península ibérica.⁵⁴

Pero ¿qué hay de cierto en cuanto a las acusaciones de la Entente acerca de las actividades ilegales del *Pamir*? Como se mencionó anteriormente, el abultado número de denuncias por parte de británicos y franceses en las islas Canarias había llevado al Ministerio de la Marina un año antes a formar una comisión de investigación a cargo del contraalmirante Buhigas. La conclusión fue que gran parte de las denuncias habían sido falsas, por lo que el señalamiento por parte de los servicios de inteligencia de la Entente no era garantía de veracidad.

No obstante, sí es cierto que los hechos relatados en las diferentes misivas de las embajadas aliadas coinciden en tiempo y forma con una de las etapas en las que la actividad submarina fue más intensa en las islas. Entre enero y mayo de 1918, fechas en las que se circunscriben las notificaciones de las legaciones,

alemán «Pamir», refugiado en el puerto de las Palmas, AHN, M^o_EXTERIORES_H,3094, Exp.20.

51 En el caso del *Pamir*, desde el verano de 1918 a 1920, momento en que partió a Alemania, se tuvo encerrada a la tripulación a bordo.

52 Gobernador Civil de Canarias. (23 de junio de 1918). Telegrama cifrado al Ministro de Gobernación. *Notificaciones de las embajadas aliadas en España al Ministro de Estado sobre las actividades de espionaje y de auxilio a los submarinos alemanes del vapor alemán «Pamir», refugiado en el puerto de las Palmas* - AHN, M^o_EXTERIORES_H,3094, Exp.20. También se hacían inspecciones del velero, dentro de las posibilidades españolas. «De la Palma», *La Prensa*, 18-05-1917, p. 2.

53 Hardinge, A. (6 de septiembre de 1918). Carta a Eduardo Dato. *Notificaciones de las embajadas aliadas en España al Ministro de Estado sobre las actividades de espionaje y de auxilio a los submarinos alemanes del vapor alemán «Pamir», refugiado en el puerto de las Palmas*, AHN, M^o_EXTERIORES_H,3094, Exp.20.

54 Ratibor, M. (17 de agosto de 1918). Carta urgente a Eduardo Dato. *Notificaciones de las embajadas aliadas en España al Ministro de Estado sobre las actividades de espionaje y de auxilio a los submarinos alemanes del vapor alemán «Pamir», refugiado en el puerto de las Palmas*, AHN, M^o_EXTERIORES_H,3094, Exp.20.

se encontraban operando en aguas próximas al archipiélago los sumergibles del U-151 al U-157 (PONCE, 2014a). Estos nuevos submarinos, con autonomía de unos 90 días, tuvieron una permanencia en zona que superó esa frontera a menudo, lo que evidenciaba la existencia de un sistema de aprovisionamiento.⁵⁵

Por otro lado, un año antes de las primeras notificaciones aliadas al respecto, en enero de 1917 el diario canario *La Prensa* publicaba un artículo en que informaba del avistamiento de un intercambio de señales luminosas entre la Punta de los Guinchos, próxima a Santa Cruz de La Palma, y una embarcación en el mar, supuestamente un submarino. El corresponsal en La Palma informa de que el origen de las señales de tierra proviene de tripulantes del velero alemán *Pamir*, refugiado en el puerto desde principios de la guerra.⁵⁶ Estos hechos coinciden con la llegada al archipiélago de los primeros submarinos alemanes U-20, U-47 y U-52 apenas un mes antes.

En cualquier caso, las noticias en torno a la cuestión de los espías alemanes y la implicación del *Pamir* se pueden rastrear a los comienzos de la estancia del velero en el refugio insular. No había transcurrido un mes de su atraque cuando apareció el expresivo titular «¿Espías en Tenerife?». No era la primera información relativa a actividades ilícitas. En ella se dejaba meridianamente claro que la actividad nocturna de un bote auxiliar no era demasiado normal: «es muy raro que de día permanezcan (...) inactivos y sea de noche cuando se les ocurra probar el andar con ese bote».⁵⁷

En base a lo anteriormente expuesto, aunque se disponen únicamente de pruebas circunstanciales, es lógico suponer que las acusaciones por parte de la embajada británica estuvieran fundamentadas y que el *Pamir* efectivamente tuviera un papel importante en la red de espionaje y de suministro a submarinos de las islas, especialmente cuando la acusación la respaldan los diversos servicios de inteligencia aliados. La insistencia y progresivo endurecimiento de las acusaciones y las reclamaciones aliadas, que fueron *in crescendo* durante medio año, son otro factor que otorga veracidad a la hipótesis de que el *Pamir* llevara a cabo las actividades que se le imputaban. Además, hay constancia de avistamientos de submarinos operando próximos a las costas de la isla y evidencias de comunicaciones que los relacionan con la dotación del *Pamir*. No es casualidad tampoco que El Hierro, supuesto punto de abastecimiento principal en el archipiélago, sea una de las islas más próximas a La Palma.

55 Hay quien puede pensar en un aprovisionamiento africano, pero ya se ha comentado que tales costas estaban muy vigiladas por embarcaciones británicas y la mayor parte del litoral anexo continental estaba en manos francesas. En cuanto a los territorios españoles en África, estaban militarizados y, por ello, se puede suponer que la presencia y operatividad de redes logísticas de reaprovisionamiento clandestinas habían de ser más complejas. España mantenía en África a la mitad de sus fuerzas militares terrestres, mientras Canarias albergaba un escaso cuatro por ciento del total, unos tres mil hombres (GARCÍA SANZ, 2019: 106). Otra opción para la viabilidad de las largas estancias operativas de los sumergibles en la zona es apuntada por Ponce (2006a: 250) cuando recoge una información en la que se menciona la posibilidad de reabastecimiento por captura de vituallas de las propias presas antes de hundirlas.

56 «¿Los submarinos aparecen en La Palma?», *El Progreso*, 02-01-1917, p. 2, y «Noticias varias», *La Prensa*, 03-01-1917, p. 1.

57 *El Progreso*, 27-10-1914, p. 2.

5. CONCLUSIONES

La Gran Guerra fue una guerra del siglo XIX con armas del siglo XX. La táctica y el derecho internacional no estaban aún preparados para los saltos tecnológicos que se dieron en el periodo bélico. Si bien hubo voces que trataron de llamar la atención sobre la cuestión en las diferentes convenciones de finales y principios de siglo, la llegada del submarino a los campos de batalla pilló a todos los bandos desprovistos de leyes y medios con los que defenderse. Fueron los alemanes los que mejor supieron aprovechar esta indefensión con el uso de submarinos, que conforme avanzaba la guerra se demostraron más voraces y osados, llegando a orillas que no se veían posibles a comienzos de la guerra. Fue así como la guerra submarina alcanzó a la neutral España.

El presente artículo se ha preguntado por el uso de los submarinos en la Gran Guerra y por su red de inteligencia y logística en España, concretamente en Canarias a partir del caso del velero *Pamir*. En el fondo, estaba la cuestión del celo español ante su estatus de neutralidad, pero también la postura y la política alemana al respecto. España se encontraba en el punto medio entre las bases logísticas alemanas en el mar del Norte y las austrohúngaras del Adriático. La posición privilegiada de sus costas peninsulares e insulares, en la entrada del Mediterráneo y en el punto en el que convergen las principales rutas comerciales atlánticas, hizo que sus aguas se convirtieran en un coto de caza habitual para los *U-boote*. Pero estos primitivos submarinos no hubieran sido capaces de poner en jaque como lo hicieron al tráfico mercante aliado si no hubieran contado con un servicio de apoyo y abastecimiento que les permitiera mantenerse en zona. Alemania supo, por tanto, explotar la neutralidad española a su favor y mantenerla a la vez que sus constantes atentados contra su neutralidad amenazaban con romper las relaciones diplomáticas entre ambos países. Al mismo tiempo, los medios españoles para la defensa de la estricta neutralidad eran exigüos. También se ha de destacar la división de la sociedad española entre partidarios de uno y otro bando en la Gran Guerra, lo que generó potenciales aliados -suministradores de bienes y servicios-. No se ha de olvidar tampoco la presencia de comunidades germanas en puertos hispanos, lo que daba un sustrato humano operacional a la inteligencia de Berlín. De obligada referencia es la importancia de la cuestión submarina y su supuesto apoyo operacional desde las Canarias en la prensa del periodo. La propaganda de las potencias en liza se valió de las editoriales isleñas para galvanizar a sus partidarios en función de sus intereses. También se desprende el interés canario por el conflicto bélico, que estaban viviendo de manera muy *cercana* por su propia ubicación y naturaleza insular. Más allá de la existencia –o no– de una red de apoyo a sumergibles de las Potencias Centrales, su uso para movilizar opiniones parece certificado.

El caso del buque refugiado *Pamir* es un buen ejemplo de todo lo mencionado. Un buque civil acogido en costas neutrales españolas que podría haber formado parte de una red de información y aprovisionamiento alemana para apoyar al esfuerzo bélico de sus submarinos en Canarias. Los marinos de tal nacionalidad y sus partidarios locales habrían sido el pilar de la logística regional. A pesar de

las reiteradas denuncias y reclamaciones por parte de los Aliados, quien sabe si infundadas, para que pusiera orden en su casa, los escasos medios disponibles -y una posible connivencia de ciertos personajes y grupos relevantes- acabarían por limitar el estatus de neutralidad de España. Lo que se puede afirmar, a partir de las presiones diplomáticas y las informaciones periodísticas -muy vinculadas a los contendientes- es la importancia de Canarias -en este caso el *Pamir*- para los implicados en la Gran Guerra.

6. REFERENCIAS

6.1. Fuentes primarias

Acta de la Conferencia de limitación de armamento (1921), Washington.

Actas de las Conferencias de Paz de la Haya, Conferencia de Paz de la Haya (1920), Oxford University Press, Nueva York.

CONDE DE MOURAVIEV (1898): Convocatoria conferencias de Paz de la Haya, San Petersburgo.

Presidencia del Consejo de Ministros (14 de agosto de 1914): Real Decreto del 7 de agosto de 1914. Parte Oficial, Presidencia del Consejo de Ministros. *Gaceta de Madrid*.

Presidencia del Consejo de Ministros (30 de junio de 1917): Real decreto estableciendo normas concretas en relación con los submarinos beligerantes, *Gaceta de Madrid*.

6.2. Archivo Histórico Nacional (AHN)

Notificaciones de las embajadas aliadas en España al Ministro de Estado sobre las actividades de espionaje y de auxilio a los submarinos alemanes del vapor alemán «Pamir», refugiado en el puerto de las Palmas, ES.28079.AHN//M°_EXTERIORES_H, 3094, Exp.20.

Gobernador Civil de Canarias. (23 de junio de 1918). Telegrama cifrado al Ministro de Gobernación. Notificaciones de las embajadas aliadas en España al Ministro de Estado sobre las actividades de espionaje y de auxilio a los submarinos alemanes del vapor alemán «Pamir», refugiado en el puerto de las Palmas - Archivo Histórico Nacional, M°_EXTERIORES_H,3094, Exp.20.

HARDINGE, A. (19 de abril de 1918). Carta a Eduardo Dato. Notificaciones de las embajadas aliadas en España al Ministro de Estado sobre las actividades de espionaje y de auxilio a los submarinos alemanes del vapor alemán «Pamir», refugiado en el puerto de las Palmas, 3. ES.28079

HARDINGE, A. (6 de septiembre de 1918). Carta a Eduardo Dato. Notificaciones de las embajadas aliadas en España al Ministro de Estado sobre las actividades de espionaje y de auxilio a los submarinos alemanes del vapor alemán «Pamir», refugiado en el puerto de las Palmas, M°_EXTERIORES_H,3094, Exp.20.

- Memorándum confidencial de la embajada británica en España sobre las actividades ilegales del «Pamir» en Canarias. (27 de abril de 1918). Notificaciones de las embajadas aliadas en España al Ministro de Estado sobre las actividades de espionaje y de auxilio a los submarinos alemanes del vapor alemán «Pamir», refugiado en el puerto de las Palmas -, M^o_EXTERIORES_H,3094, Exp.20.
- PIDAL, J. (28 de abril de 1918). Carta a Eduardo Dato. Notificaciones de las embajadas aliadas en España al Ministro de Estado sobre las actividades de espionaje y de auxilio a los submarinos alemanes del vapor alemán «Pamir», refugiado en el puerto de las Palmas, M^o_EXTERIORES_H,3094, Exp.20.
- RATIBOR, M. (17 de Agosto de 1918). Carta urgente a Eduardo Dato. Notificaciones de las embajadas aliadas en España al Ministro de Estado sobre las actividades de espionaje y de auxilio a los submarinos alemanes del vapor alemán «Pamir», refugiado en el puerto de las Palmas, M^o_EXTERIORES_H,3094, Exp.20.

6.3. Bibliografía

- ACOSTA, A. (2017): Aliadófilos y germanófilos en el pensamiento español durante la Primera Guerra Mundial. Balance historiográfico de una guerra civil de palabras, *Studio historia. Universidad de Salamanca*, 35: 339-367.
- AGUDÍN, J. L. (2020): Una guerra civil incruenta: la polarización de la prensa y los partidos políticos alrededor de la Gran Guerra en Asturias (1914-1919), *Hispania Nova*, 18: 75-115. DOI: <https://doi.org/10.20318/hn.2020.5100>
- ALBES, J. (1995): La propaganda cinematográfica de los alemanes en España durante la Primera Guerra Mundial, *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 31 (3): 77-101. DOI: [HTTPS://DOI.ORG/10.3406/CASA.1995.2751](https://doi.org/10.3406/CASA.1995.2751)
- BETANCOR, O. (2009): La postura aliadófila del diario la prensa durante la primera guerra mundial. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 55: 343-365.
- BETANCOR, O. (2010): La postura germanófila del diario *Gaceta de Tenerife* (1910-1938) durante la Primera Guerra Mundial. *Boletín de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife*, 1 (extraordinario): 327-340.
- BETANCOR, O. (2014): Los noticiarios y documentales bélicos, en la prensa de Tenerife, durante la Primera Guerra Mundial. *Boletín Millares Carlo*, 30: 277-288
- BOYD, C. P. (1990): *La política pretoriana en el reinado de Alfonso XIII*, Alianza, Madrid.
- CARDONA, G. (1983): *El poder militar en la España contemporánea hasta la guerra civil*, Siglo XXI, Madrid.
- CARDONA, G. (2005) *El problema militar en España*, Historia 16, Madrid.
- CARUANA, L. y GONZÁLEZ CALLEJA, E. (2014): La producción y contrabando de wolframio en España durante la Primera Guerra Mundial, *Ayer*, 95 (3): 183-209.
- CASPISTEGUI, F. J. (2014): Neutralidad sobre el papel: España como campo de batalla en la Primera Guerra Mundial, *Memoria y civilización. Anuario de Historia*, 17: 159-171.

- DÍAZ BENÍTEZ, J. (2005): *Canarias y la II Guerra Mundial. La indefensión del archipiélago frente a los proyectos de ocupación aliados*. QUINTANA, F. (dir.) Tesis doctoral, 645 pp. Universidad de las Palmas de Gran Canaria.
- DÍAZ BENÍTEZ, J. (2014): La defensa de La Palma durante la Segunda Guerra Mundial, *Anuario de Estudios Atlánticos*, 60: 451-485.
- DÍAZ BENÍTEZ, J. (2018): The Etappe Kanaren: A case study about the secret supply of the German Navy in Spain during the Second World War, *The International Journal of Maritime History*, 30 (3): 472-487.
- DÍAZ BENÍTEZ, J. (2024): The German naval strategy for the Atlantic islands between 1940 and 1943, *International Journal of Maritime History*, 36 (2): 271-288.
- DÍAZ-PLAJA, F. (1973): *Francófilos y germanófilos: los españoles en la guerra europea*, Dopesa, Barcelona.
- ESCULIES, J. (2014): España y la Gran Guerra. nuevas aportaciones historiográficas, *Historia y Política*, 32: 47-70.
- FAYLE, C. E. (1923): *Seaborne Trade*, IWM, Londres.
- FERNANDES, M. (2016): A arma submarina na estratégia alemã na Primeira Guerra Mundial, *IDN - Revista Nação e Defesa*, 145: 133-152.
- FLÓREZ, C. (1998): La crisis del 98. Interpretación filosófica. *Anuario Filosófico*, 289-303.
- GARCÍA CABRERA, M. (2022a): *Bajo las zarpas del león. La persuasión británica en España durante las guerras mundiales*, Marcial Pons, Madrid.
- GARCÍA CABRERA, M. (2022b): El control de la opinión pública canaria durante la Gran Guerra (1914-1918): propaganda y diplomacia extranjera, *Vegueta*, 22 (1): 179-198.
- GARCÍA CABRERA, M. (2022c): The British Film Campaign in Spain During the First World War (1914-1918), *War & Society*, 41(4): 308-322, DOI: 10.1080/07292473.2022.2117907
- GARCÍA MONTES DE OCA, A. y RODRÍGUEZ ILLESCAS, J. M. (2018): El *Westburn*. Un hito de la Primera Guerra Mundial en Canarias. *Revista de Historia Canaria*, 200: 323-333. DOI: <http://doi.org/10.25145/j.histcan.2018.200.021>
- GARCÍA SANZ, F. (2014): *España en la Gran Guerra. Espías, diplomáticos y traficantes*, Galaxia Gutenberg, Barcelona.
- GARCÍA SANZ, F. (2019): La creación de los servicios de información de los beligerantes en España durante la Primera Guerra Mundial. *Revista de Historia Militar*, I (extraordinario): 99-144.
- GONZÁLEZ, E. y AUBERT, P. (2014): *Nidos de Espías*, Alianza, Madrid.
- GONZÁLEZ-POLA, P. (2003): *La configuración de la mentalidad militar contemporánea (1868-1909)*, Defensa, Madrid.
- HALPERN, P. G. (1987): *The Naval War in the Mediterranean*, Routledge, Abingdon.
- HALPERN, P. G. (1994): *A naval history of World War I*, Naval Institute Press, Annapolis.
- HERRERO, J. V. (2017): *The Spanish Military and Warfare from 1899 to the Civil War*, Palgrave, Londres.
- HERRERO, J. V. y PUELL, F. (2021): El 'protector': el ejército español, en D. MACÍAS (ed.), *A cien años de Annual*, Desperta Ferro, Madrid: 29-75.

- JENSEN, G. (1995): *Intellectual foundations of Dictatorship: Spanish military writers and their quest for cultural Regeneration*, Universidad de Yale, New Haven.
- LANG-VALCHS, G. (2024): El mito del apoyo a los submarinos alemanes en las costas españolas del Mediterráneo durante la Gran Guerra (1914-1918), *Revista de Historia Naval*, 164: 83-106.
- MACÍAS, D. (2013): Las Campañas de Marruecos, *Revista Universitaria de Historia Militar*, 2 (3): 58-71.
- MAESTRO, M. (2015): Espionaje naval en España durante la Gran Guerra, *Revista General de Marina*, 269: 641-656.
- MAHAN, A. T. (2007) [1890]: *Influencia del poder naval en la historia*, Defensa, Madrid.
- MANGAS, A. (2021). La política exterior de Eduardo Dato. La neutralidad española en la Primera Guerra Mundial. Perspectiva desde el derecho internacional, en *Eduardo Datomuñidor de consensos*, BOE, Madrid: 79-101.
- MARTORELL, M. A. (2011): 'No fue aquello solamente una guerra, fue una revolución': España y la Primera Guerra Mundial, *Historia y Política*, 26: 17-45.
- MORALES, V. (1986): *España y el norte de África: El Protectorado en Marruecos, 1912-1956*, UNED, Madrid.
- NUÑEZ, R. (1990): *Militarismo y antimilitarismo en España (1888-1906)*, CSIC, Madrid.
- ORY, F. de (2018): Las cañadas del Teide, objetivo científico y geoestratégico del Imperio Alemán (1904-1916). *Anuario de Estudios Atlánticos*, 65: 1-29.
- PEREA, J. (2004): Guerra Submarina en España (1914-1918), *Espacio Tiempo y Forma*, 16: 193-229.
- PEREIRA, J. C. (2015): España y la Primera Guerra Mundial: Una neutralidad impotente, en Y. GAMARRA y C. R. FERNÁNDEZ (coord.): *Los orígenes del derecho internacional contemporáneo: estudios conmemorativos del Centenario de la Primera Guerra Mundial*, Fernando el Católico, Zaragoza: 275-287.
- PONCE, J. (1992a): El bloqueo aliado y el control de la navegación en Canarias durante la Primera Guerra Mundial, *Vegueta*, 0: 137-148.
- PONCE, J. (1992b): Prensa y germanofilia en Las Palmas durante la Gran Guerra. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 38: 581-602.
- PONCE, J. (2006a): *Canarias en la Gran Guerra, 1914-1918: Estrategia y diplomacia: Un estudio sobre la política exterior de España*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- PONCE, J. (2006): Logistics for commerce war in the Atlantic during the first world war: The German Etappe System in action. *The Mariners mirror*, 92 (4): 455-464.
- PONCE, J. (2007): La política exterior española de 1907 a 1920. *Historia Contemporánea*, 34: 93-115.
- PONCE, J. (2008): La neutralidad española durante la Primera Guerra Mundial: Nuevas perspectivas», en M.E. NICOLÁS y C. GONZÁLEZ (coord.): *Ayeres en discusión*, Universidad de Murcia, Murcia.
- PONCE, J. (2014a): Commerce Warfare in the East Central Atlantic during the First World War: German submarines around the Canary Islands. *The Marineer's Mirror*, 100 (3): 335-348, DOI: 10.1080/00253359.2014.935145.
- PONCE, J. (2014b): Canarias y la política exterior española en la Primera Guerra

- Mundial, en E. ACOSTA (coord.): *XXI Coloquio de Historia Canario-Americana*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.
- PONCE, J. (2015): La propaganda alemana en España durante la primera guerra mundial: una aproximación, en F. GÓMEZ, J. M. GONI y D. MACÍAS (ed.): *La Guerra: retórica y propaganda (1860-1970)*, Biblioteca Nueva, Madrid: 139-154.
- PONCE, J. (2020): Allied blockade in the Mid-East Atlantic during the First World War: cruisers against commerce-raiders, *The International Journal of Maritime History*, 32 (4): 882-899, DOI: 10.1177/0843871420982200.
- PUELL, F. (1995): *Origen, vida y reclutamiento del infante español (1700-1912)*, UNED, Madrid.
- PUELL, F. (2005): *Historia del Ejército en España*, Alianza, Madrid.
- RICKOVER, H. (1935): International Law and the submarine, *US Naval Institute*, 61/9/31, <https://www.usni.org/magazines/proceedings/1935/september/international-law-and-submarine>
- ROMERO, J. F. (2002): *España 1914-1918, entre la guerra y la revolución*, Crítica, Barcelona.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE, J. L. (2014): La Gran Guerra en la mar y las violaciones del Derecho de la Guerra Marítima, *Revista General de Marina*, 267: 327-340.
- ROSENBUSCH, A. (2015). *Neutrality in the balance. Spanish-German relations during the First World War, 1914-1918*, NUI, Maynooth.
- ROSENBUSCH, A. (1997): Los sinsabores del hecho diferencial isleño: prosperidad en la Península y desolación en Canarias durante la guerra europea, 1914-1918. *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 17: 243-264.
- YANES, J. A. (2016): La Primera Guerra Mundial en Canarias: vida cotidiana, opinión pública y reacción social, en E. ACOSTA (coord.): *XXI Coloquio de Historia Canario-Americana*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria.

6.4. Recursos electrónicos y páginas web

- DIGRE, B. (7 de 7 de 2017): Colonial Warfare and Occupation (Africa). Obtenido de 1914-1918 online: https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/colonial_warfare_and_occupation_africa#:~:text=Germany%20had%20four%20African%20colonies,Burundi%20and%20Tanzania%20except%20Zanzibar)